

For torvens transport til havnen bygges en enskinnet bane.

A/S Namdalens Brændtorvfabrik har indkjøpt omkring 4000 maal myr paa Jøoen i Namdalen. Der er bestilt 6 Aadals Bruks torvmaskiner nr. 5. Til driften anskaffes 1 lokomobil paa 40 ehk. og 5 elektriske motorer med overføring fra en dampcentral. Driften skal begynde til vaaren. Den samlede anlægs- og driftskapital er kr. 1 250 000 og den paaregnede aarlige produktion 10 000 ton lufttør brændtorv. For transporten fra myren til havnen bygges en enskinnet bane.

Anlægget er planlagt av amtstovmester i Hedemarken, torvingeniør *P. Febe Steensaas*.

Der er ogsaa planer oppe om at utnytte myrene i *Vang* og *Furnes Almenning*. En av disse, *Højemyren*, som har et areal av omkr. 1000 maal, hvorav omkr. 800 maal i Vang og Furnes almenning og det øvrige i Nes almenning, er forpagtet av direktør *Krefting*, direktør *Stousland* og o.r.sakfører *Cappelen*, Hamar, som tænker at anlægge en større brændtorvfabrik paa myren.

Hovedvanskeligheten er transportspørsmålet, da myren ligger omkr. 15 km. fra jernbane. En enskinnet bane er anslaat til at koste omkr. 350 000 kr. og en alm. jernbane omkr. 1,5 mill. kr. Foruten til transport av torv vil jernbanen ogsaa kunne benyttes til ved- og tømmertransport fra ovennævnte almenninger saavel som fra Pihlske almenning.

Av 115 000 maal myr i Vang og Furnes almenning alene er omkr. 40 % brændtorvmyr, mens det øvrige kan opdyrkes til beitesmark og eng, hvorfor det ogsaa kan bli tale om at utnytte dyrkningsmyrene.

MASKINTORVANLÆGGENE OG PETROLEUMSFORSYNINGEN

DET NORSKE MYRSELSKAPS SEKRETÆR har sendt Statens Brændselsstyre følgende henstilling:

»I tilslutning til mine uttalelser paa møtet i *Statens Brændselsraad* den 12te december kan oplyses, at ifølge indhentede oplysninger er omtr. 80 brændtorvanlæg rundt om i landet forsynt med *petroleums- eller benzinmotorer* som drivkraft.

Det henstilles derfor til det ærede styre gennem Provianteringsdepartementet at sørge for, at disse motorer, der benyttes til brændselsproduktion, reserveres det nødvendige kvantum petroleum og benzin.

Hvis det derimot til vaaren ikke lykkes at skaffe tilveie tilstrækkelig petroleum eller benzin, maa motorene erstattes med anden drivkraft. Dette vil da bli en meget kostbar foranstaltning for brændtorvanlæggene, idet der i de fleste tilfælde kun kan bli tale om anskaffelse av lokomobiler.

Lokomobiler er steget overordentlig høit i pris og kan vanskelig skaffes. For nye lokomobiler av norsk fabrikat forlanges nu f. eks. for en 12 nom. hk. 24 000 kr., mens prisen før krigen var omkr. 6 000 kr., og de norske verksteder kan kun levere et begrænset antal. Import fra utlandet er for tiden utelukket. I Sverige er der absolut eksportforbud, og for at hindre spekulation er det under overveielse at beslaglægge alle lokomobiler og benytte dem i brændselsproduktionens tjeneste. Det samme er tilfældet i Danmark.

Det er bekjendt, at maskinagenter rundt om i vort land for tiden søker at kjøpe op brukte lokomobiler i spekulationsøiemed.

Der findes spredt rundt om i landet et stort antal lokomobiler, saaledes alene i det østenfjeldske fabriksstilsynsdistrikt over 800. Mange av disse anvendes kun kort tid av aaret.

I likhet med hvad man for tiden har under overveielse i vore naboland, vilde det derfor være ønskelig, at staten hos os beslaglægger lokomobilerne til bruk for brændselsforsyningen.

Det kunde f. eks. ordnes saaledes, at de lokomobiler, som ellers ikke benyttes i maanederne mai—juli, stilles til disposition for brændtorvanlæggene mot en nærmere bestemt avgift.

Likeledes kunde andre lokomobiler utover høsten stilles til disposition for vedkapping«.

I forbindelse hermed kan oplyses, at Provianteringsdepartementet ikke kan stille petroleum eller benzin i utsigt.

Imidlertid er det jo en av den moderne tekniks viktigste opgaver i disse tider at skaffe tilveie *surogater*, og der paagaar for tiden forsøk med anvendelse av *karbidgas* i almindelige eksplosionsmotorer med elektriske tændapparater, og skulde dette vise sig hensigtsmæssig, vil forhaabentlig mangelen for en del bli avhjulpet.

Til Det Norske Myrselskaps forsøksstovrfabrik og torvskole er bestilt en mindre petroleumsmotor, som muligvis vil bli forsøkt drevet med karbidgas.

BRÆNDTORVPRODUKTIONEN I NORGE 1917

UNDER henvisning til tabellen side 128 og kartet side 129, fremgaar at *maskintorvproduktionen* er øket til 56 000 ton lufttør maskin- og eltetorv i aaret 1917 mot 12 500 ton i aaret 1913 og 22 200 ton i aaret 1916.

Antal maskintorvanlæg er øket i endnu sterkere grad, idet den paa kartet viste søile er længere end fra Lindenes til Nordkap, men da de fleste nyanlæg kom sent igang, saa at de derfor tilvirket forholdsvist lite, hvilket med tilstrækkelig tydelighet fremgaar av forskjellen mellem de skraverede og sorte søiler for hvert amt, vil produk-